



INFORME DE DIFUSIÓN MENSUAL DE LA OPERACIÓN ESTADÍSTICA DE TRÁFICO Y RECAUDO DEL MODO CARRETERO –OETR–

Proceso 
estadístico
Certificado - DANE
NTC PE 1000:2020
24 – PE – E6 – OE44



CIFRAS DE ENERO DE 2025

Fecha de revisión y aprobación: mayo de 2025



Introducción

La Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- presenta los resultados de la Operación Estadística de Tráfico y Recaudo del modo carretero -OETR-, proceso que se genera a partir de los lineamientos establecidos por el Sistema Estadístico Nacional (SEN), adoptados bajo la Norma Técnica de Calidad del Proceso Estadístico NTC PE 1000:2020, cumpliendo con los requerimientos de sus ocho fases, de las cuales, la fase 7 corresponde a la difusión de la información estadística.

En primera instancia, la información detallada de tráfico, tarifas y recaudo de cada estación de peaje por categoría vehicular es recolectada directamente por los operadores de peaje a cargo de las empresas concesionarias de los proyectos carreteros, quienes tienen la obligación de mantener permanentemente disponible dicha información para la ANI, al mismo tiempo, las interventorías de cada proyecto de concesión, en su rol de supervisores de los contratos de concesión, tienen la obligación de verificar el conteo de vehículos y que el cobro de peaje se haga de acuerdo con las tarifas vigentes contempladas en el contrato de concesión y/o en las resoluciones del Ministerio de Transporte, de tal forma que, una vez terminado el mes de estudio, puedan auditar adecuadamente las cifras de tráfico, tarifas y recaudo presentadas por el concesionario, certificándolas y realizando el registro del reporte mensual de tráfico, tarifas y recaudo en el sistema de información dispuesto por la ANI denominado **ANIscoPIO**.

A partir de los reportes mensuales de tráfico, tarifas y recaudo enviados a revisión por las interventorías en ANIscoPIO, se continúa con un proceso de validación de las cifras por parte de la ANI, con lo cual se obtiene una base de datos acopiada final, la cual, contará con una fecha de cierre de acuerdo con el cronograma mensual de la OETR, cumpliendo con la fase 4 de acopio. Con la base de datos acopiada cerrada se realizan las fases 5 y 6, de procesamiento y análisis de la información, respectivamente, obteniendo así, la base de datos mensual de tráfico, tarifas y recaudo de difusión, denominada "Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a *mes actual de reporte*", la cual, contiene la información histórica de los volúmenes de tráfico, las tarifas y los recaudos de las estaciones de peaje de los proyectos a cargo de la ANI desde el 1 de enero de 2014 hasta el mes más actual que se está reportando.

1. Objetivos

El presente documento tiene tres objetivos principales:

- Publicar en ANIscoPIO el archivo Excel denominado "Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a ene-2025".
- Presentar los resultados consolidados producto del procesamiento y análisis de la información estadística de tráfico y recaudo, mostrando el comportamiento mensual de las variables e indicadores estadísticos.
- Exponer las novedades más relevantes que afectan la producción de la información estadística de tráfico, tarifas y recaudo de las estaciones de peaje y conteo que hacen parte de los proyectos de concesión de carreteras a cargo de la ANI.



2. Alcance

La población objeto de estudio de la OETR corresponde a las estaciones de peaje activas de todos los proyectos de la Red Vial Nacional Concesionada a cargo de la ANI. Las estaciones de peaje y conteo son las secciones de control dispuestas en el tramo vial concesionado en donde se realiza el aforo de tráfico vehicular y el recaudo por concepto de peajes, por medios electrónicos-automáticos y/o manuales.

La base de datos mensual histórica de tráfico, tarifas y recaudo incluida en el archivo Excel denominado "Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a ene-2025" se presenta en dos hojas de cálculo complementarias denominadas "1. EncabezadoReporte" y "2. DetalleReporte".

Es importante tener en cuenta que, la información presentada en este documento y en el archivo Excel denominado "Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a ene-2025", no es de carácter definitivo, ya que las cifras de tráfico, tarifas y recaudo contenidas en los reportes mensuales pueden requerir modificaciones en cualquier momento, las cuales serán aplicadas siempre y cuando se presenten justificaciones válidas en concepto de la ANI.

Consideraciones acerca de las variables y los indicadores estadísticos de la OETR que conforman la base de datos mensual histórica de tráfico, tarifas y recaudo incluida en el archivo Excel denominado "Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a ene-2025":

- Las variables estadísticas presentadas en la hoja de cálculo "1. EncabezadoReporte": Recaudo Sobrante (columna J), Tráfico Policía Carreteras (columna K) y Recaudo Fsv - Fondo de Seguridad Vial - (columna L), reportan sus cifras mensuales por estación de peaje, no se discriminan por categoría vehicular, dado que, por la forma en que está construido el registro administrativo en ANIscopio, atendiendo a las limitaciones del acopio de la información en las casetas de peaje, imposibilita registrar dicha información por categoría vehicular. Por lo anterior, estas variables estadísticas NO se tienen en cuenta para el cálculo de los indicadores estadísticos de la OETR: Tráfico total mensual, Recaudo total mensual y Tránsito promedio diario mensual (TPDM).
- Las fórmulas de cálculo de los indicadores estadísticos de la OETR se presentan en la hoja de cálculo denominada "Índice". El cálculo de los indicadores estadísticos de la OETR para el mes de enero/2025 se presenta en la hoja de cálculo denominada "3. Resumen-Indicadores Estadíst".
- El volumen de tráfico resultante del conteo de vehículos en cada estación de peaje no se discrimina por sentido de circulación, ni por su forma de pago del peaje (manual o electrónico), adicionalmente, es importante tener en cuenta que no se incluye el volumen de tráfico de motocicletas, ya que de acuerdo con la Ley 787 de 2002 las motocicletas no pagan peaje.



En la hoja de cálculo "1. EncabezadoReporte" se presenta el volumen de tráfico mensual de los vehículos de la Policía de Carreteras asignados a cada proyecto de concesión por estación de peaje (columna K). Actualmente, este volumen de tráfico se reporta en muy pocas estaciones de peaje, por tanto, su valor total es mínimo y no se suma al cálculo del indicador Tráfico total mensual como se mencionó líneas arriba, no obstante, en la mayoría de las estaciones de peaje y conteo, el volumen de tráfico mensual de los vehículos de la Policía de Carreteras se está incluyendo en el volumen de tráfico mensual de los vehículos exentos de pago de peaje por la ley 787 de 2002 (columna N de la hoja de cálculo "2. DetalleReporte").

En la hoja de cálculo "2. DetalleReporte" se presentan los siguientes volúmenes de tráfico mensual: i) Vehículos que pagan peaje por estación de peaje y por categoría vehicular (columna L); ii) Vehículos que evaden el pago del peaje por estación de peaje y por categoría vehicular (columna M); y iii) Vehículos exentos de pago de peaje según la Ley 787 de 2002 (columna N). La sumatoria de estos volúmenes de tráfico mensual corresponde con el valor del indicador "Tráfico total mensual de enero de 2025".

- Las tarifas de peaje por categoría vehicular se definen para cada estación de peaje, y deben ser las estipuladas en el contrato de concesión, contando con la aprobación del Ministerio de Transporte. Actualmente, se manejan siete categorías vehiculares (ver el Glosario para conocer la descripción de cada categoría, de la I a la VII), cada una tiene asociada una tarifa plena y una o más tarifas especiales (E) o diferenciales para cada estación de peaje y conteo, además, se cobran por aparte las tarifas de eje adicional (EA), eje grúa (EG), eje adicional de remolque (ER) y eje adicional de vagones remolcados o eje cañero (EC), que algunos vehículos automotores llevan consigo. Las tarifas de peaje por categoría vehicular se encuentran en la columna K de la hoja de cálculo "2. DetalleReporte".
- Respecto al recaudo, en la hoja de cálculo "1. EncabezadoReporte" se presentan dos recaudos por estación de peaje: i) El Recaudo Sobrante (columna J), el cual corresponde, generalmente, a aquellos excedentes de dinero que se dan en los pagos de los usuarios y ii) El recaudo para el Fondo de Seguridad Vial – FSV – (columna L) por estación de peaje.

En la hoja de cálculo "2. DetalleReporte" se presentan dos recaudos por estación de peaje y categoría vehicular: i) El recaudo de los vehículos que pagan peaje de acuerdo con la tarifa establecida para su categoría (columna O), bien sea que paguen la tarifa plena o la tarifa especial, reportando por aparte el recaudo asociado a los vehículos que llevan consigo ejes adicionales y ii) El recaudo de evasores (columna P). La sumatoria de estos recaudos mensuales corresponde con el valor del indicador "Recaudo total mensual de enero de 2025".



3. Documentos de soporte de la OETR

Para contar con un contexto amplio de la OETR respecto a los lineamientos para el desarrollo de sus 8 fases, su metodología (objetivos, alcance, marco de referencia, glosario/conceptos diseño de sus 8 fases) y sus manuales asociados, se recomienda leer los siguientes metadatos que hacen parte del sistema integrado de planeación gestión de la ANI (<https://www.ani.gov.co/modelo-integrado-de-planeacion-y-gestion>), así como las circulares de la ANI en que se informó a los concesionarios e interventores la manera en que debe reportarse la información de tráfico, tarifas y recaudo en ANIscopio:

- SEPG-M-006 Manual Metodológico OETR
- SEPG-P-025 Producción de estadísticas institucionales
- SEPG-M-007 Manual Critica OETR
- SEPG-I-012 Validación y consistencia de la OETR
- SEPG -I-011 Ficha metodológica OETR
- SEPG-M-008 Manual de sistema y de usuario OETR
- Circular No. 20216010000224 del 12 de abril de 2021: Para concesionarios e interventorías de los proyectos carreteros "Por medio de la cual se indica la manera en que debe reportarse la información desagregada de tráfico en ANIscopio" por parte de los concesionarios.
- Circular No. 20216020000544 del 19 de julio de 2021: Para interventorías de proyectos carreteros "Por medio de la cual se indica la manera en que debe reportarse la información mensual de tráfico y recaudo en ANIscopio" por parte de las interventorías.



4. Resumen del período

Fecha de corte de la información: Para el mes de enero/2025, la base de datos acopiada final contenida en el "Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a ene-2025" se descargó de ANIscopio el 01 de abril de 2025. La base de datos procesada final se presentó el 30 de abril de 2025. Los datos más relevantes de la base de datos acopiada final y el panel comparativo de análisis son los siguientes:

Total de proyectos activos 39	Total de proyectos con reporte 39	Total de estaciones de peaje activas 127	Total de estaciones de peaje con reporte 123	Total de estaciones de peaje análisis BDPC* 122
Tráfico total mensual registrado 27.789.904	Recaudo total mensual registrado \$ 493.040.286.150	Tráfico Promedio Diario Mensual (TPDM) 894.376		
Tráfico total mensual registrado BDPC* 27.716.924	Recaudo total mensual registrado BDPC* \$ 491.788.490.350	Tráfico Promedio Diario Mensual (TPDM) BDPC* 892.024		

***Base de datos de panel comparativo (BDPC) del tráfico y recaudo mensual para 39 proyectos y 122 estaciones de peaje, de acuerdo con la información reportada en el mes de enero/2025.**

Nota explicativa: La base de datos de panel comparativo resulta de la consolidación de las cifras mensuales de tráfico y recaudo de las mismas estaciones de peaje que se mantienen activas en la serie histórica de datos (entre el 1 de enero de 2014 y el mes más actual que se está reportando). De esa forma, a partir de la base de datos acopiada final, se origina una base de datos reducida, en la cual, cada una de las estaciones de peaje activas tendrá registros de información en los meses y años anteriores, eliminando así la distorsión en el análisis comparativo histórico que se produce cuando hay sobrantes o faltantes de información en las estaciones de peaje.

La base de datos de panel comparativo se hace necesaria por dos razones:

- No es posible contar con el 100% de completitud de los reportes mensuales de tráfico y recaudo de las estaciones de peaje activas por diversas razones, algunas de las cuales se explican en el numeral 12. Contexto y novedades del periodo.
- Algunas estaciones de peaje dejaron de estar activas en algún momento del pasado, generalmente explicado porque el proyecto carretero terminó su plazo de concesión y se revirtió al INVIAS.



Para el mes de enero de 2025 no se cuenta con información de cuatro (4) estaciones de peaje. Esto debe tenerse en cuenta para la lectura de las gráficas que se muestran más adelante, a excepción de las gráficas de panel que comparan las cifras mensuales de tráfico y recaudo de 122 estaciones de peaje y conteo, de 39 proyectos, desde el año 2022. A continuación, se presentan las estaciones de peaje y conteo sin reporte de tráfico y recaudo por proyecto y la explicación que sustenta la falta del reporte, de acuerdo con la hoja de cálculo 4. Notas Explicativas, numeral 4.6.1. Completitud y Novedades de los Reportes mensuales de tráfico, tarifas y recaudo por estación de peaje de enero/2025, del archivo "Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a ene-2025":

Proyecto	Peaje	NOTAS EXPLICATIVAS
IP - Malla vial del Meta	IRACÁ	La Libertad y Ocoa registran novedad desde agosto/2024, Iracá presenta novedad desde septiembre/2024. En todos los casos se viene presentando un conflicto con las comunidades aledañas las cuales se organizaron para no permitir el recaudo de peajes y el conteo de vehículos. La ANI, la interventoría y el Concesionario se encuentran revisando la situación para definir un procedimiento que permita contar con información de tráfico y recaudo veraz, hasta tanto no se logre lo anterior, no se incluye la información de tráfico y recaudo de dichas estaciones de peaje.
	LA LIBERTAD	
	OCOÁ	
Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad	PAPIROS	Para la fecha de cierre de la base de datos acopiada de ene/2025 (1/04/2025) no se había validado el reporte de tráfico y recaudo.

5. Comportamiento comparativo de las cifras de tráfico y recaudo mensuales históricas desde enero de 2022 a enero de 2025

Gráfico 1. Valores del tráfico total mensual y recaudo total mensual - Base de datos acopiada final (123 estaciones de peaje). Enero 2022 – Enero de 2025^{Pr}



Fuente: ANI-OETR

Pr: cifras preliminares

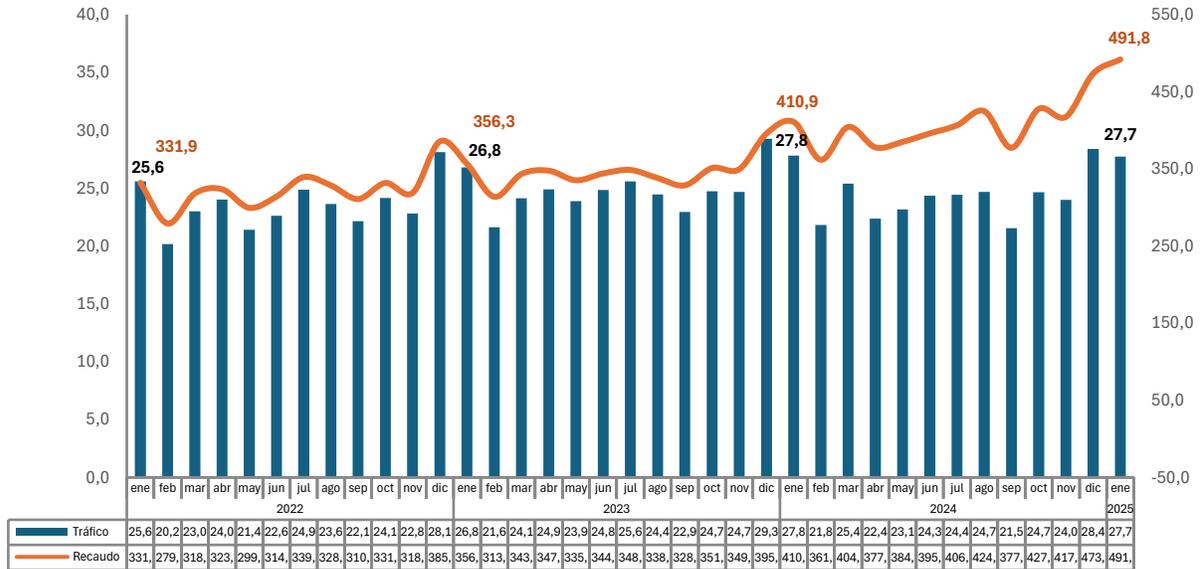
Tráfico en millones de vehículos - Recaudos en miles de millones de pesos

El comportamiento del tráfico total de los meses de enero muestra una tendencia creciente hasta el año 2024, presentando un menor registro en enero de 2025, iniciando con 27,6 millones de vehículos en 2022, pasando a 28,8 millones en 2023 e incrementando a 29,8 millones en 2024. En enero de 2025 el tráfico total desciende a 27,8 millones de vehículos, incluso un valor menor al del año 2023, explicado en parte, por la falta de reporte de la información de tráfico de 4 estaciones de peaje, entre ellas algunas que presentan un tráfico importante dentro de las 127 estaciones de peaje activas, como son: Ocoa, Iracá, La libertad y Papiros.

Respecto a la tendencia del recaudo total en los meses de enero, presenta comportamiento ascendente, iniciando en 358,6 mil millones de pesos en 2022, pasando a 379,1 mil millones de pesos en 2023 y llegando a 434,3 mil millones de pesos en 2024. Con los incrementos tarifarios realizados en 2022, 2024 y 2025 (en 2023 se congelaron las tarifas), el recaudo total de enero de 2025 llegó a 493,0 mil millones de pesos.



Gráfico 2. Valores del tráfico total mensual y recaudo total mensual – Base de datos de panel comparativo (122 estaciones de peaje). Enero 2022 – Enero de 2025^{Pr}



Fuente: ANI-OETR

Pr: cifras preliminares

Tráfico en millones de vehículos - Recaudos en miles de millones de pesos

Gráfico 3. Porcentajes de variación anual del tráfico y recaudo total - Base de datos acopiada final (123 estaciones de peaje). Enero 2023 – Enero de 2025^{pr}

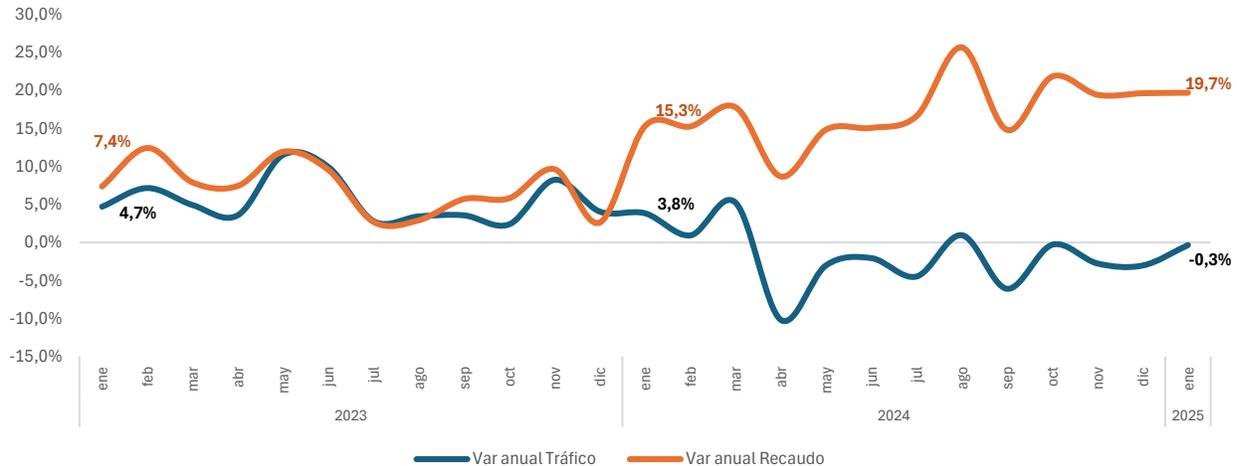


Fuente: ANI-OETR

Pr: cifras preliminares



Gráfico 4. Porcentajes de variación anual del tráfico y recaudo total - Base de datos de panel comparativo (122 estaciones de peaje). Enero 2023 – Enero de 2025^{Pr}



Fuente: ANI-OETR
Pr: cifras preliminares

Los gráficos de panel comparativo (gráficos 2 y 4) muestran que, al sustraer de los totales mensuales históricos las cifras de tráfico y recaudo de cinco (5) estaciones de peaje que no presentan cifras comparables, incluidas las cuatro (4) estaciones de peaje que faltaron por reporte en enero de 2025, se obtiene una tendencia ascendente en el tráfico y el recaudo total de los meses de enero de los años comparados 2022, 2023 y 2024. En enero de 2025 el tráfico decrece levemente y el recaudo se incrementa por el alza de las tarifas de peaje.

El tráfico total inicia en 25,6 millones de vehículos en enero/2022, pasando a 26,8 millones en enero /2023, incrementándose a 27,8 millones en enero /2024, y disminuyendo a 27,7 millones de vehículos en enero /2025.

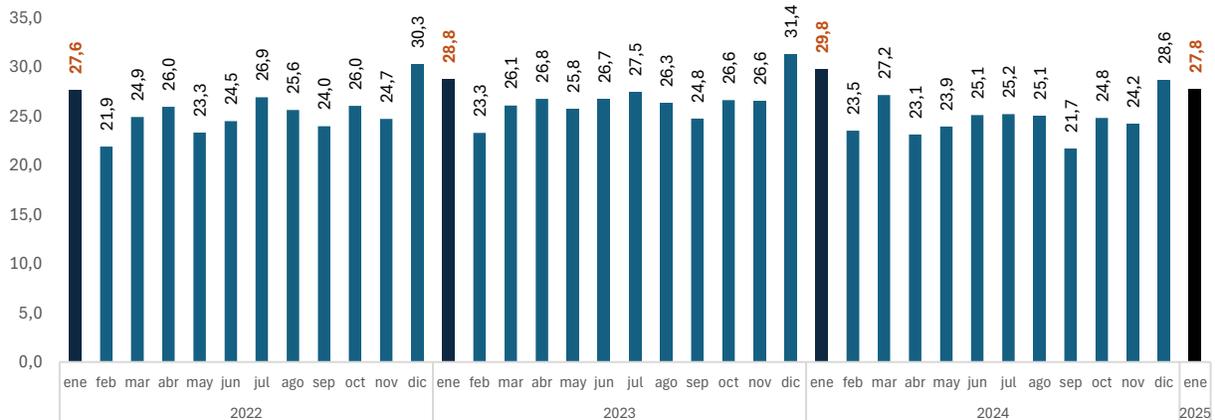
El recaudo total inicia en 331,9 mil millones de pesos en enero/2022, pasando a 356,3 mil millones de pesos en enero /2023, subiendo a 410,9 mil millones de pesos en enero /2024, hasta alcanzar los 491,8 mil millones de pesos en enero /2025.

Si se compara el gráfico 3 con el gráfico 4, se observan diferencias relevantes en la base de datos de panel comparativo, de tal forma que los porcentajes de las variaciones anuales del tráfico total en el mes de enero se ajustan así: 2025 VS 2024 pasa de -6,6% a -0,3%, 2024 VS 2023 se incrementa, al pasar de 3,4% a 3,8% y 2023 VS 2022 también se incrementa, pasando de 4,3% en la base de datos acopiada final a 4,7% en la base de datos de panel comparativo.

Revisando el recaudo total, comparando los gráficos 3 y 4 en los meses de enero, se observa un crecimiento del porcentaje del recaudo total en enero de 2025 con respecto a enero de 2024, pasando de 13,5% en la base de datos acopiada final a 19,7% en la base de datos de panel comparativo. Los porcentajes de variación de los años anteriores se comportan así: 2024 VS 2023, se incrementa levemente de un 14,6% a 15,3% y 2023 VS 2022 se incrementa de 5,7% a 7,4%.

6. Comportamiento mensual histórico de las cifras de tráfico y recaudo total desde enero de 2022 a enero de 2025

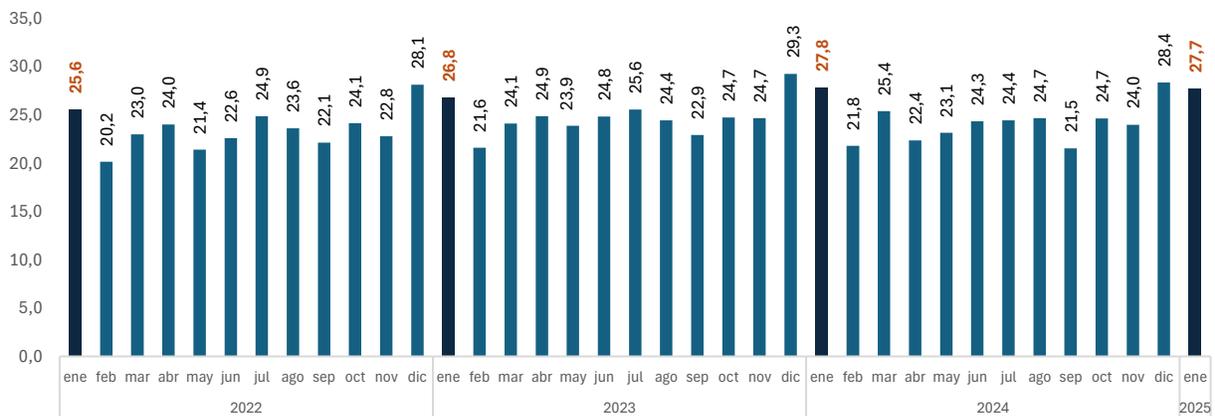
Gráfico 5. Tráfico total mensual - Base de datos acopiada final (123 estaciones de peaje). Enero 2021 – Enero de 2025^{Pr}



Fuente: ANI-OETR
 Pr: cifras preliminares
 Millones de vehículos

En enero de 2025 se registró un tráfico total de 27,8 millones de vehículos por los peajes de las vías concesionadas del país, frente a un total de 29,8 millones de vehículos para el mes de enero de 2024.

Gráfico 6. Tráfico total mensual - Base de datos de panel comparativo (122 estaciones de peaje). Enero 2022 – Enero de 2025^{Pr}

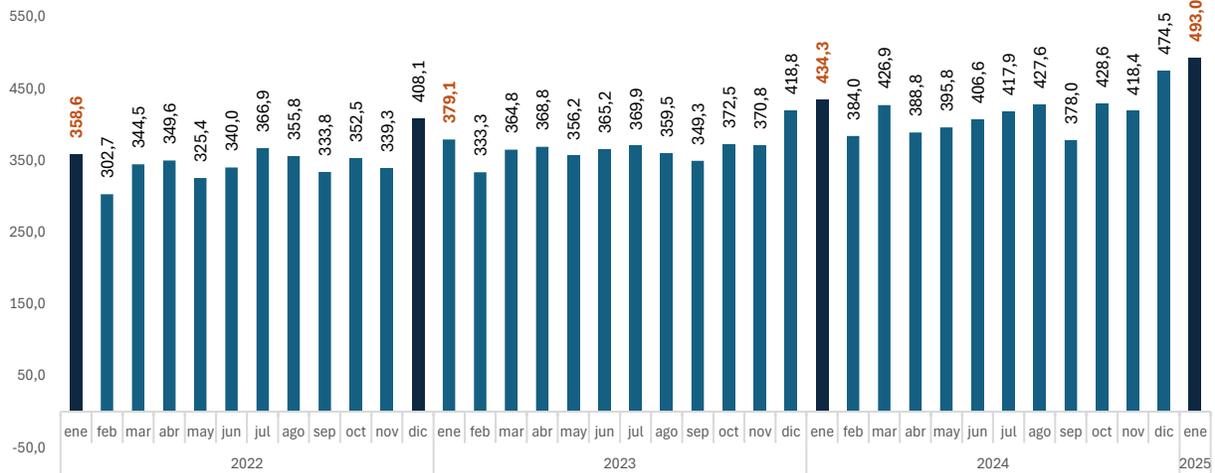


Fuente: ANI-OETR
 Pr: cifras preliminares
 Millones de vehículos

Con la base de datos de panel comparativo se registró un tráfico total de 27,7 millones de vehículos en enero de 2025, frente a un tráfico total de 27,8 millones de vehículos para el mes de enero de 2024.



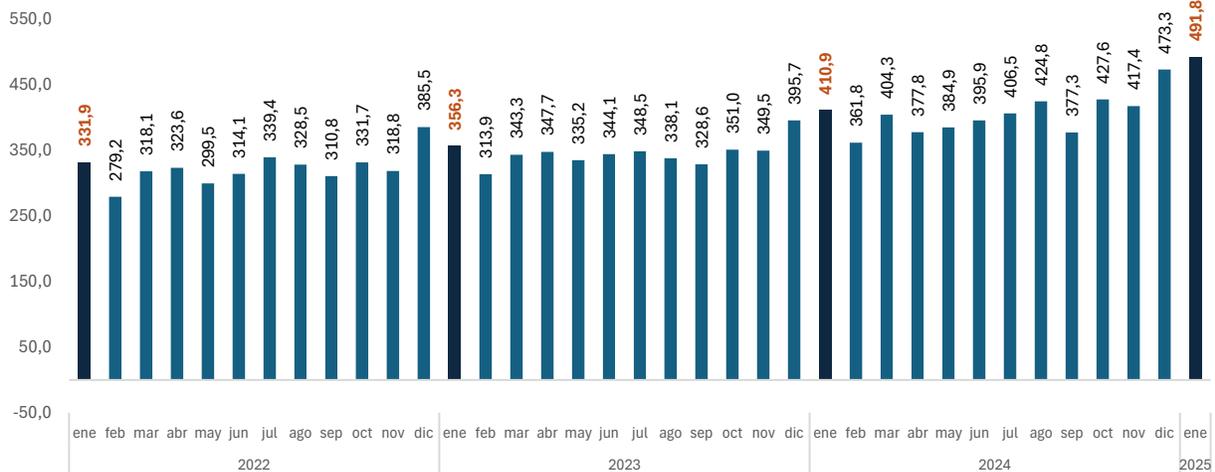
Gráfico 7. Valor total del recaudo de peajes - Base de datos acopiada final (123 estaciones de peaje). Enero 2021 – Enero de 2025^{Pr}



Fuente: ANI-OETR
Pr: cifras preliminares
Miles de millones de pesos

En enero de 2025 se registró un recaudo total por valor de \$493,0 mil millones asociado al tráfico vehicular en los peajes de las vías concesionadas del país, en tanto, para el mes de enero de 2024 el recaudo total fue de \$434,3 mil millones.

Gráfico 8. Valor total del recaudo de peajes - Base de datos de panel comparativo (122 estaciones de peaje). Enero 2022 – Enero de 2025^{Pr}



Fuente: ANI-OETR
Pr: cifras preliminares
Miles de millones de pesos

Con la base de datos de panel comparativo, en enero de 2025 se registró un recaudo total por valor de \$491,8 mil millones asociado al tráfico vehicular en los peajes de las vías concesionadas del país, en tanto, para el mes de enero de 2024 el recaudo total fue de \$410,9 mil millones.

7. Contribución a la variación anual de las cifras de tráfico y recaudo total en enero de 2025 – Base de datos de panel comparativo

Tabla 1. Contribución a la variación anual del tráfico total por proyecto de concesión - Base de datos de panel comparativo (122 estaciones de peaje). Enero de 2025^{Pr}

Proyecto	Var anual 1-25	Cont ene 25
IP Autopistas del Caribe, corredor de carga Cartagena - Barranquilla	-17,74%	-1,33%
IP - Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot	-12,11%	-0,59%
Briceño - Tunja - Sogamoso	-4,35%	-0,31%
Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira.	-1,63%	-0,16%
Transversal del Sisga	-19,22%	-0,14%
Santafé de Bogotá (Puente el Cortijo) - Siberia - La Punta - El Vino - La Vega - Villeta	-3,46%	-0,13%
Córdoba - Sucre	-3,73%	-0,12%
IP - Accesos Norte a Bogotá	-2,91%	-0,12%
IP - Vías del Nus	-2,38%	-0,08%
Troncal del Magdalena Sabana de Torres - Curumaní C2.	-2,41%	-0,07%
IP Neiva - Espinal - Girardot.	-2,15%	-0,05%
Autopista Conexión Pacífico 1	1,87%	0,05%
IP Girardot - Cajamarca.	1,13%	0,05%
Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad	3,52%	0,07%
IP - Antioquia - Bolívar	1,90%	0,08%
Autopista Conexión Pacífico 2	13,97%	0,13%
APP - Conexión Norte.	144,22%	0,20%
Desarrollo Vial Armenia - Pereira - Manizales.	4,96%	0,24%
Autopista al Mar 2	22,02%	0,30%
Autopista Conexión Pacífico 3	15,48%	0,40%
IP - Chirajara - Fundadores	34,85%	1,09%

Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares

La variación negativa del 0,3% en el tráfico total entre enero de 2025 y enero de 2024 mostrada en el Gráfico 4, se explica por la contribución a la variación negativa en 17 proyectos de concesión, que contribuyen negativamente a la variación anual, siendo el de más peso IP Autopistas del Caribe, corredor de carga Cartagena – Barranquilla con una contribución de -1,33%, seguido de IP - Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá – Girardot con -0,59%, Briceño - Tunja - Sogamoso con una contribución de -0,31% y Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira con una contribución de -0,16%, En contraste, 22 proyectos presentaron comportamiento positivo, siendo los de más peso, según la Tabla 1: IP - Chirajara - Fundadores con una contribución de 1,09%, Autopista Conexión Pacífico 3 con 0,40% y Autopista al Mar 2 con una contribución de 0,30%.



Tabla 2. Contribución a la variación anual del recaudo total por proyecto de concesión - Base de datos de panel comparativo. Enero de 2025^{Pr}

Proyecto	Var anual 1-25	Cont ene 25
IP - Chirajara - Fundadores	55,58%	3,41%
Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira.	16,95%	1,37%
IP - Antioquia - Bolívar	21,92%	1,13%
IP Girardot - Cajamarca.	23,68%	1,09%
Autopista Conexión Pacífico 3	36,31%	1,07%
Ruta del Sol - Sector 3	22,33%	0,95%
IP - Accesos Norte a Bogotá	25,61%	0,91%
IP - Vías del Nus	18,97%	0,89%
Desarrollo Vial Armenia - Pereira - Manizales.	13,35%	0,82%
Autopista al Mar 1	37,53%	0,67%
Troncal del Magdalena Sabana de Torres - Curumaní C2.	15,77%	0,63%
IP - Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot	11,48%	0,62%
Briceño - Tunja - Sogamoso	11,08%	0,62%
IP Neiva - Espinal - Girardot.	20,68%	0,58%
Troncal del Magdalena Puerto Salgar - Barrancabermeja C1.	21,92%	0,54%
Villavicencio - Yopal	32,08%	0,41%
Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad	19,07%	0,39%
Transversal del Sisga	-12,96%	-0,08%
IP Autopistas del Caribe, corredor de carga Cartagena - Barranquilla	-16,31%	-0,65%

Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares

La variación positiva del recaudo entre enero de 2025 y enero de 2024 del 19,7%, mostrada en el Gráfico 4, se explica por la contribución a la variación positiva en 37 proyectos de concesión, en tanto, 2 proyectos contribuyeron negativamente a la variación del recaudo.

De acuerdo con la Tabla 2, los proyectos con mayor contribución a la variación positiva fueron IP - Chirajara – Fundadores con 3,41% y Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira con 1,37%. Los proyectos que contribuyeron a la variación anual negativa fueron IP Autopistas del Caribe, corredor de carga Cartagena – Barranquilla con -0,65% y Transversal del Sisga con -0,08%.

Tabla 3. Contribución a la variación anual del tráfico total por estación de peaje - Base de datos de panel comparativo (122 estaciones de peaje). Enero de 2025^{Pr}

Peaje	Var anual 1-25	Cont ene 25
SABANAGRANDE	-62,34%	-0,88%
CHUSACA	-17,93%	-0,45%
GALAPA	-31,33%	-0,30%
ANDES	-4,92%	-0,18%
PANDEQUESO	-21,62%	-0,16%
EL ROBLE	-5,23%	-0,16%
TURBACO	-5,25%	-0,15%
CHINAUTA	-6,08%	-0,15%
SIBERIA	-5,38%	-0,13%
ALBARRACÍN	-4,93%	-0,10%
CIAT	-6,17%	-0,09%
MACHETÁ	-6,35%	-0,08%
SAN LUIS DE GACE	-24,54%	-0,06%
LOS GARZONES 2	-8,25%	-0,06%
TUTA	-2,43%	-0,05%
VILLA RICA	-2,96%	-0,04%
PUERTO COLOMBIA	-4,82%	-0,04%
BOQUERÓN II	-37,98%	-0,04%
ACAPULCO	7,25%	0,05%
CERRITO	2,47%	0,06%
FUSCA	9,27%	0,07%
AMAGÁ	6,47%	0,08%
JUAN MINA	24,24%	0,08%
LA PINTADA	49,21%	0,13%
SUPIA	21,54%	0,15%
IRRA	19,62%	0,15%
ZARAGOZA	144,22%	0,20%
CIRILO	161,53%	0,22%
PIPIRAL	37,37%	0,36%
NARANJAL	38,42%	0,37%
BOQUERÓN I	36,67%	0,40%

Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares

De acuerdo con la Tabla 3, la variación negativa del 0,3% del tráfico total entre enero de 2025 y enero de 2024 mostrada en el Gráfico 4, se explica por la contribución a la variación negativa en 53 estaciones de peaje, en tanto 69 estaciones de peaje registraron contribuciones positivas.



Tabla 4. Contribución a la variación anual del recaudo total por estación de peaje - Base de datos de panel comparativo (118 estaciones de peaje). Enero de 2025^{Pr}

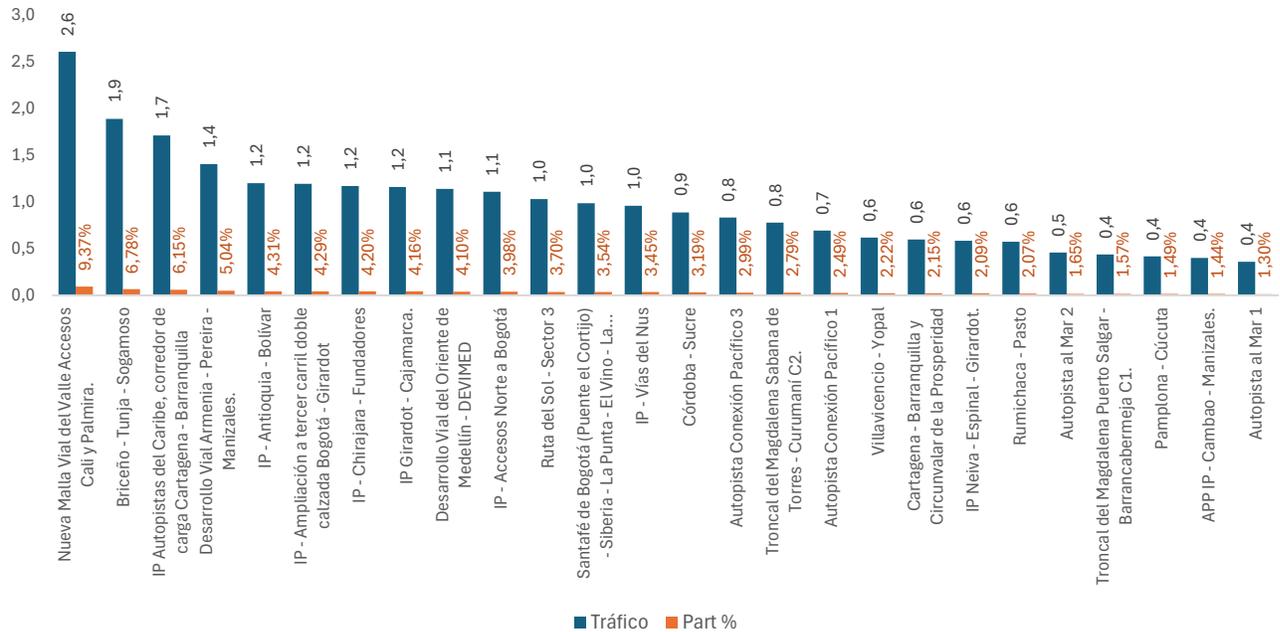
Peaje	Var anual 1-25	Cont ene 25
PIPIRAL	58,91%	1,33%
BOQUERÓN I	56,07%	1,17%
NARANJAL	56,49%	0,94%
ANDES	24,26%	0,77%
ABURRÁ	37,53%	0,67%
TRAPICHE	18,84%	0,57%
GUALANDAY	22,52%	0,49%
CHINAUTA	17,32%	0,46%
CERRITO	23,13%	0,46%
IRRA	40,71%	0,41%
CHICORAL	22,75%	0,382%
MANGUITOS	23,31%	0,32%
LA APARTADA	28,22%	0,31%
AGUAS NEGRAS	22,41%	0,30%
CISNEROS	44,03%	0,29%
ACAPULCO	30,02%	0,29%
PAELITAS	22,29%	0,29%
LOBOGUERRERO	28,36%	0,274%
SUPIA	41,85%	0,26%
TUCURINCA	23,59%	0,25%
EL COPEY	25,68%	0,25%
EL ROBLE	10,67%	0,25%
ZAMBITO	21,35%	0,24%
EL PLACER	27,37%	0,24%
ZARAGOZA	198,05%	0,24%
TURBACO	-4,02%	0,00%
BRISAS	-0,81%	0,00%
UNISABANA	-4,6%	0,00%
BOQUERÓN II	-33,90%	-0,04%
SAN LUIS DE G	-100,00%	-0,10%
GALAPA	-27,31%	-0,20%
SABANAGRANDE	-59,62%	-0,65%

Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares

Como se observa en la Tabla 4, la variación positiva del 19,7% en el recaudo total entre enero de 2025 y enero de 2024, mostrada en el Gráfico 4, se explica por la contribución a la variación positiva en 108 estaciones de peaje, en tanto, 7 estaciones de peaje registraron contribuciones negativas.

8. Cifras totales de tráfico y recaudo por proyecto de concesión en el mes de enero de 2025

Gráfico 9. Volumen de tráfico por proyecto – Base de datos acopiada final (123 estaciones de peaje) – Proyectos con mayores valores. Enero de 2025^{Pr}



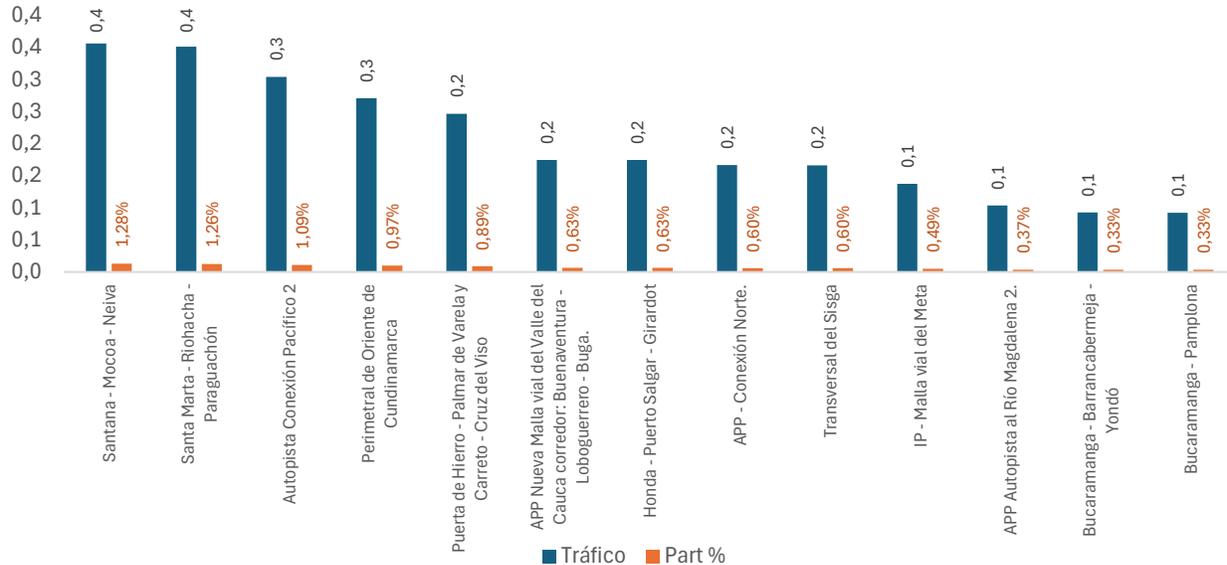
Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares
Millones de vehículos

El gráfico 9 presenta la información desagregada para 26 proyectos que corresponden al 90,5% del total del tráfico vehicular, sumando 25,5 millones de vehículos, en tanto, el gráfico 10 muestra los 13 proyectos restantes con una participación del 9,5% y suman 2,6 millones de vehículos.

De acuerdo con la información registrada en cada uno de los 39 proyectos que reportaron información en el mes de enero de 2025, de los 27,8 millones de vehículos que transitaron por las estaciones de peaje y conteo de las vías concesionadas, según se muestra en el gráfico 9, las mayores participaciones se registraron en las vías de los proyectos Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira con un tráfico de 2,6 millones de vehículos con una participación del 9,37%; Briceño - Tunja - Sogamoso con tráfico de 1,9 millones de vehículos con participación del 6,78%; IP Autopistas del Caribe, corredor de carga Cartagena - Barranquilla con tráfico de 1,7 millones de vehículos con una participación del 6,15%; Desarrollo Vial Armenia - Pereira - Manizales con tráfico de 1,4 millones de vehículos con una participación de 5,04% e IP - Antioquia - Bolívar con tráfico de 1,2 millones de vehículos con participación del 4,31%.

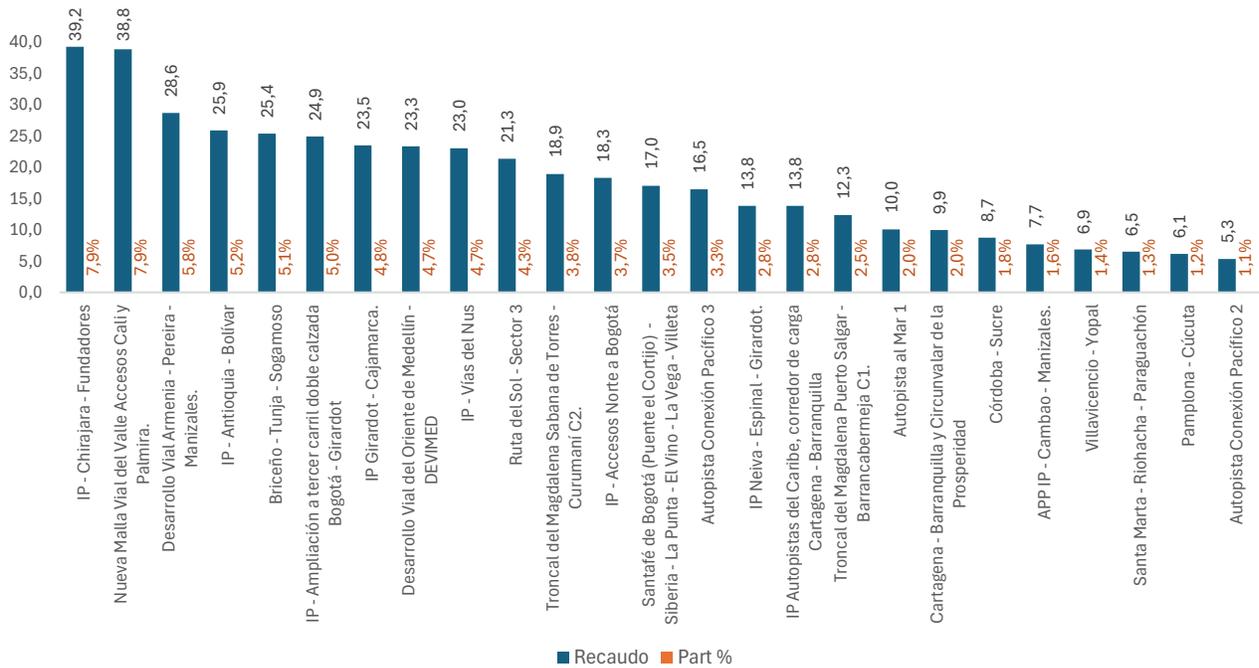
En el gráfico 10 que se presenta a continuación, se muestra el comportamiento del tráfico del resto de proyectos, con una participación del 9,5%.

Gráfico 10. Volumen de tráfico por proyecto - Base de datos acopiada final (123 estaciones de peaje) - Proyectos con menores valores. Enero de 2025 ^{Pr}



Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares
Millones de vehículos

Gráfico 11. Recaudo de peajes por proyecto - Base de datos acopiada final (123 estaciones de peaje) - Proyectos con mayores valores. Enero de 2025 ^{Pr}



Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares
Miles de millones de pesos

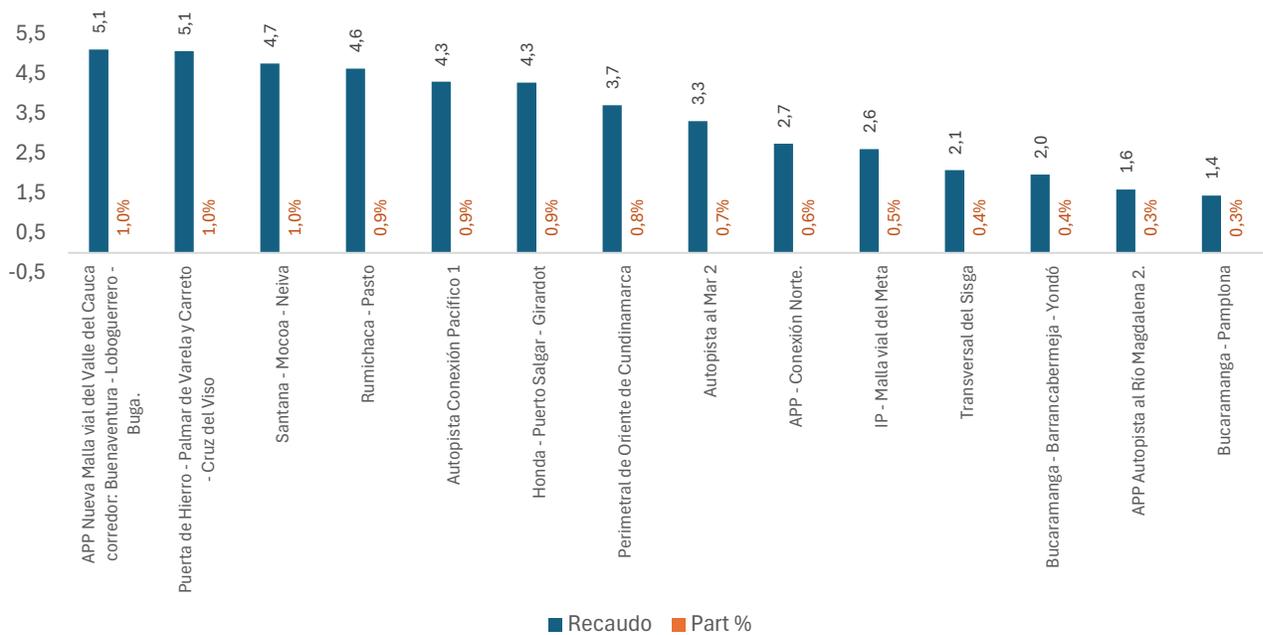


El gráfico 11 presenta la información de recaudo de peajes desagregada para 25 proyectos de concesión, que corresponden al 90,4% del total del recaudo de peajes, los cuales suman \$445,6 mil millones, en tanto, el gráfico 12 expone el resto de los 14 proyectos que suman una participación del 9,6% y representan \$47,5 mil millones.

Como se observa en el gráfico 11, del recaudo total de todos los proyectos de concesión, por valor de \$493,0 mil millones, las mayores participaciones se registraron en los proyectos IP - Chirajara – Fundadores con recaudo de \$39,2 mil millones con participación del 7,9%; Nueva Malla Vial del Valle Accesos Cali y Palmira con un recaudo por valor de \$38,8 mil millones con participación del 7,9%; Desarrollo Vial Armenia - Pereira – Manizales con recaudo por valor de \$28,6 mil millones con una participación del 5,8%; IP - Antioquia – Bolívar con recaudo por valor de \$25,9 mil millones con una participación del 5,2% y Briceño - Tunja - Sogamoso con recaudo por valor de \$25,4 mil millones, con una participación del 5,1%.

El gráfico 12 que se presenta líneas abajo, presenta el comportamiento del resto de peajes que corresponden al 9,6%.

Gráfico 12. Recaudo de peajes por proyecto - Base de datos acopiada final (123 estaciones de peaje) – Proyectos con menores valores. Enero de 2025 PR

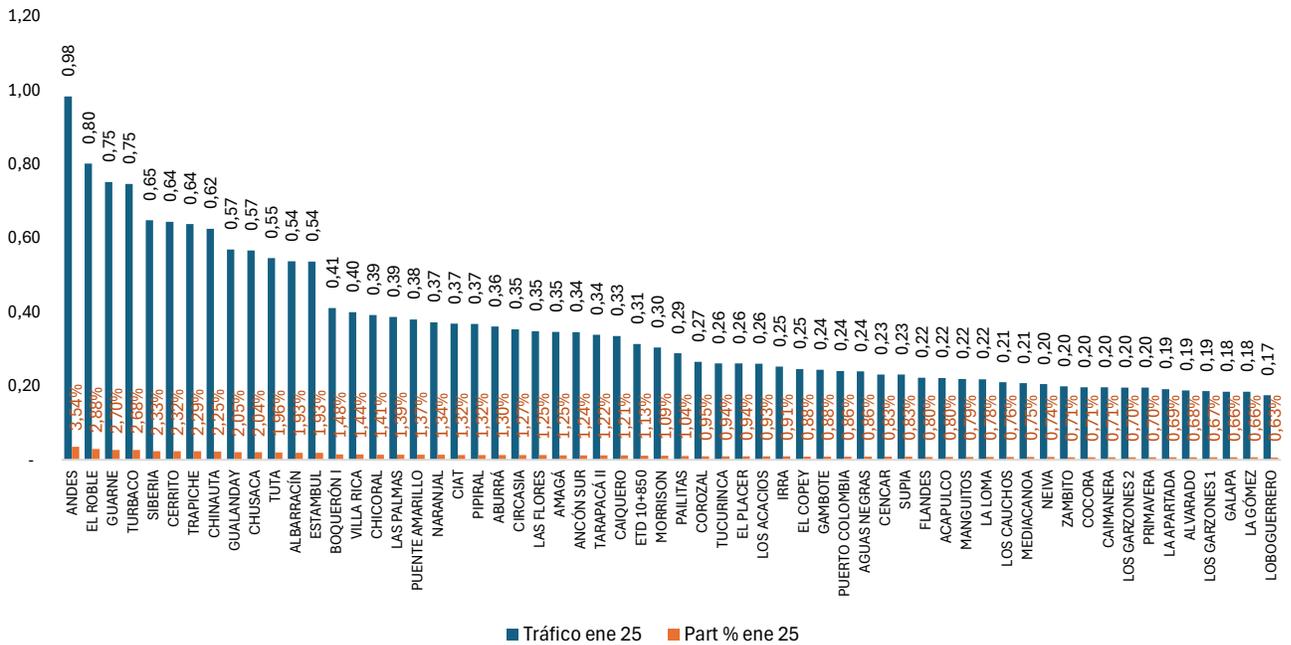


Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares
Miles de millones de pesos



9. Cifras totales de tráfico y recaudo por estación de peaje en el mes de enero de 2025

Gráfico 13. Volumen de tráfico por estación de peaje - Base de datos copiada final (123 estaciones de peaje). Enero de 2025 ^{Pr}



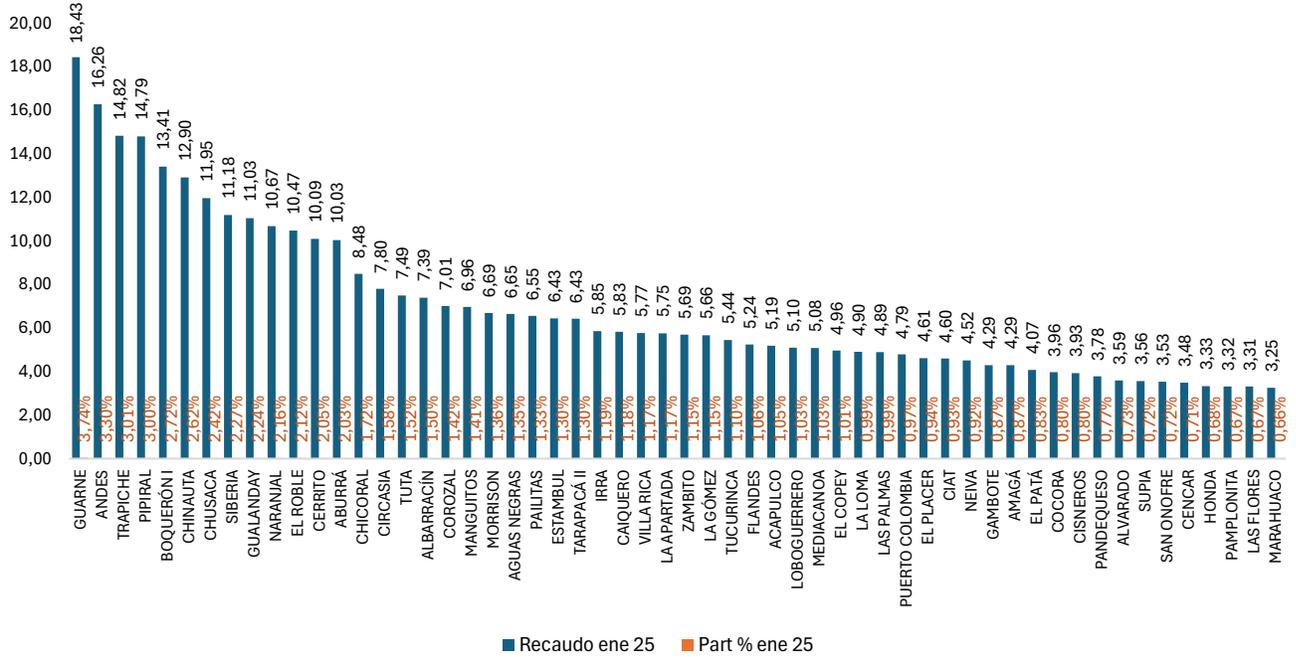
Fuente: ANI-OETR
Pr: cifras preliminares
Millones de vehículos

La tabla que se presenta a continuación muestra el ranking de las 8 estaciones de peaje que presentaron los mayores volúmenes de tráfico y su correspondiente participación en el mes de enero de 2025:

Peaje	Tráfico ene-25 (Millones de vehículos)	Participación ene-25%
ANDES	0,98	3,54%
EL ROBLE	0,80	2,88%
GUARNE	0,75	2,70%
TURBACO	0,75	2,68%
SIBERIA	0,65	2,33%
CERRITO	0,64	2,32%
TRAPICHE	0,64	2,29%
CHINAUTA	0,62	2,25%



Gráfico 14. Recaudo por estación de peaje - Base de datos acopiada final (123 estaciones de peaje). Enero de 2025 ^{Pr}



Fuente: ANI-OETR
 Pr: cifras preliminares
 Miles de millones de pesos

La tabla que se presenta a continuación muestra el ranking de las 8 estaciones de peaje que presentaron los mayores valores de recaudo y su correspondiente participación en el mes de enero de 2025:

Peaje	Recaudo ene-25 (Miles de millones de pesos)	Participación ene-25 %
GUARNE	18,43	3,74%
ANDES	16,26	3,30%
TRAPICHE	14,82	3,01%
PIPIRAL	14,79	3,00%
BOQUERÓN I	13,41	2,72%
CHINAUTA	12,90	2,62%
CHUSACA	11,95	2,42%
SIBERIA	11,18	2,27%

10. Participación y distribución del volumen de tráfico y recaudo por categorías vehiculares en el mes de enero de 2025

Gráfico 15. Porcentajes de participación del tráfico por categorías vehiculares - Base de datos acopiada final (123 estaciones de peaje). Enero de 2025 PR

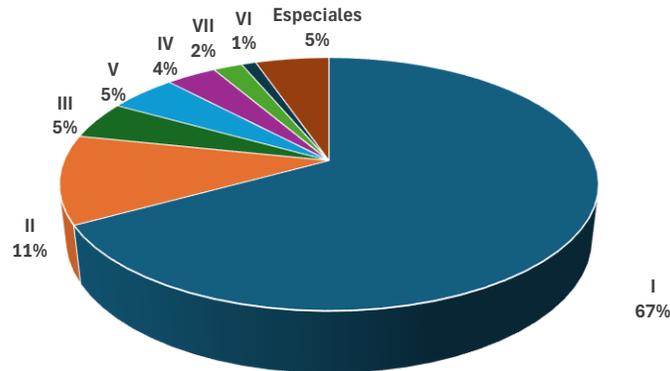
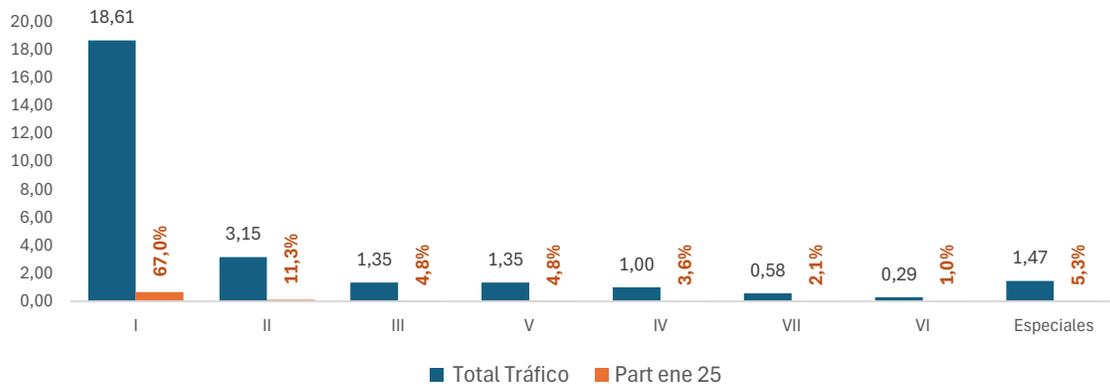


Gráfico 16. Distribución del tráfico por categorías vehiculares - Base de datos acopiada final (123 estaciones de peaje). Enero de 2025 PR



Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares
Millones de vehículos

En enero de 2025, la estructura del tráfico por categorías vehiculares mostrada en el gráfico 16, se explica así: la mayor participación la tiene la categoría I con el 67,0%, sumando un tráfico de 18,61 millones de vehículos; seguida de la categoría II con el 11,3% de participación, con un tráfico de 3,15 millones de vehículos; en tercer lugar se encuentran las categorías especiales que en conjunto registraron una participación del 5,3%, con un tráfico de 1,47 millones de vehículos; seguida de la categoría III con una participación del 4,8%, con un tráfico de 1,35 millones; continúa la categoría V con una participación del 4,8%, sumando 1,35 millones de vehículos; le sigue la categoría IV con una participación del 3,6% y un tráfico de 1 millón de vehículos; le sigue la categoría VII con una participación del 2,1%, con un tráfico de 0,58 millones; finalmente, se encuentra la categoría VI con una participación del 1,0% y un tráfico vehicular de 0,29 millones.



Gráfico 17. Porcentajes de participación del recaudo por categorías vehiculares - Base de datos acopiada final (123 estaciones de peaje). Enero de 2025 ^{Pr}

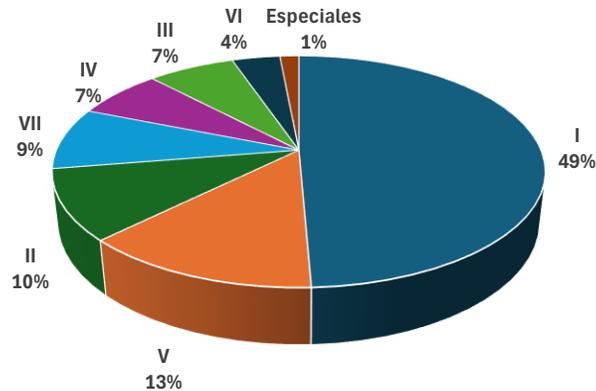
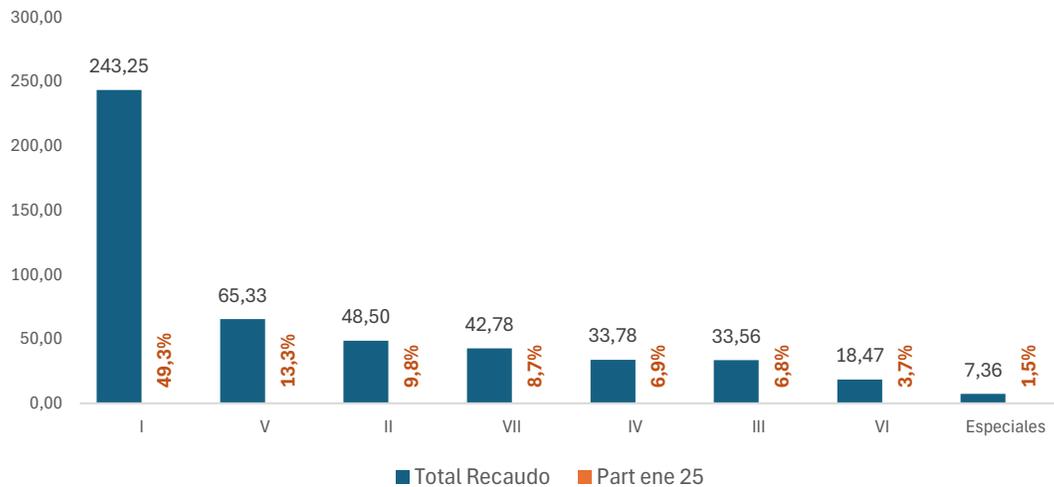


Gráfico 18. Distribución del recaudo de peajes por categorías vehiculares - Base de datos acopiada final (123 estaciones de peaje). Enero de 2025 ^{Pr}



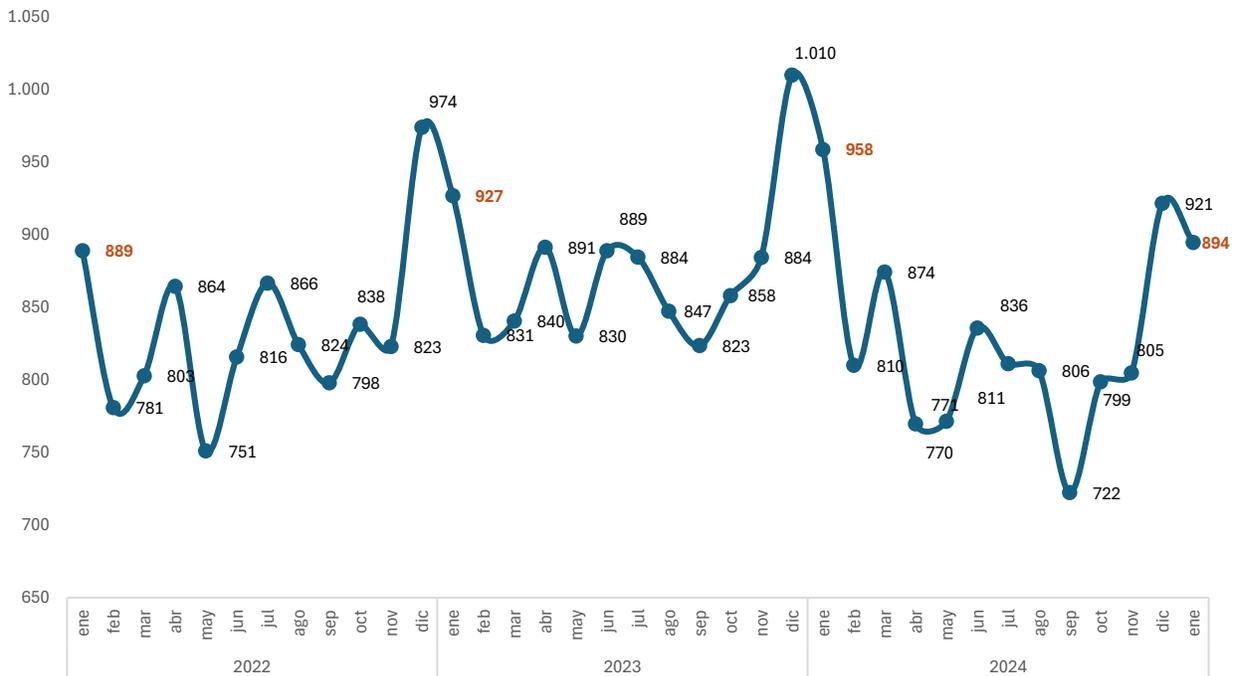
Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares
Miles de millones de pesos

De acuerdo con el gráfico 18, en enero de 2025, la estructura del recaudo por categoría vehicular registro la mayor participación en la categoría I con el 49,3%, correspondiendo con un recaudo de \$243,25 mil millones; seguida de la categoría V con participación del 13,3% y un recaudo de \$65,33 mil millones; en el tercer puesto se encuentra la categoría II con el 9,8% de participación, sumando un recaudo de \$48,50 mil millones; seguida de la categoría VII con una participación del 8,7%, correspondiente a un recaudo de \$42,78 mil millones; continuando la categoría IV con participación del 6,9% y \$33,78 mil millones de recaudo; seguida de la categoría III con una participación del 6,8% y \$33,56 mil millones de recaudo; continuando la categoría VI con una participación del 3,7%, sumando un recaudo de \$18,47 mil millones; registrando la menor participación el conjunto de las categorías especiales con una participación del 1,5%, correspondiente a un recaudo de \$7,36 mil millones.



11. Comportamiento histórico del Tráfico Promedio Diario Mensual -TPDM- desde enero de 2023 a enero de 2025

Gráfico 19. Tráfico Promedio Diario Mensual – TPDM - Base de datos acopiada final (123 estaciones de peaje). Enero de 2025 ^{Pr}

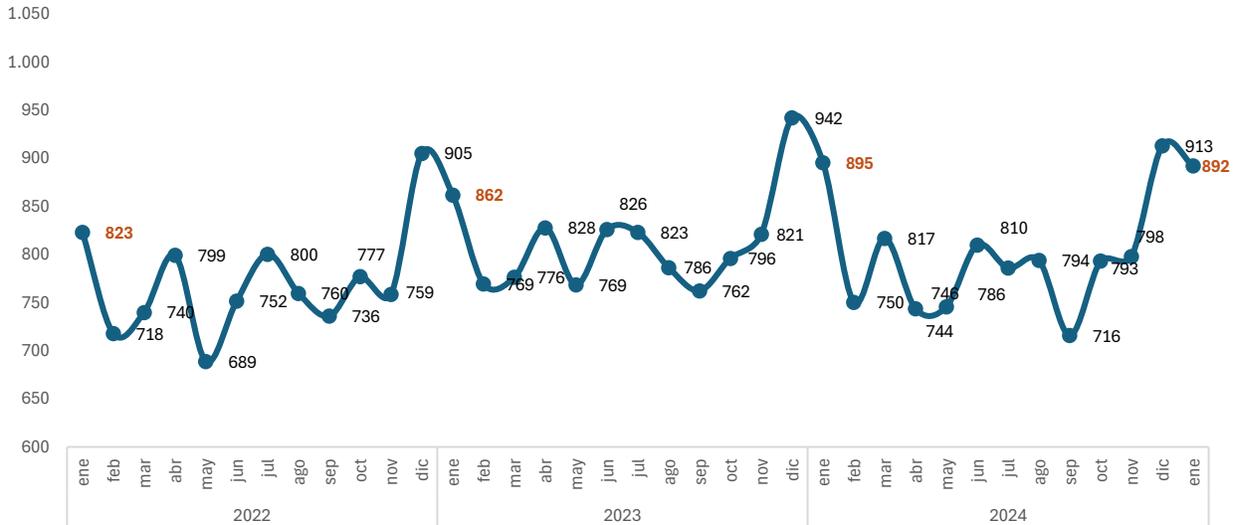


Fuente: ANI-OETR
Pr: cifras preliminares
Miles de vehículos

Según se observa en el gráfico 19, el Tráfico Promedio Diario Mensual de la red vial nacional concesionada para el mes de enero de 2025 fue de 894 mil vehículos, en tanto, para el mismo mes del año 2024 fue de 958 mil vehículos y para enero de 2023 fue de 927 mil vehículos. Debe tenerse en cuenta que las cifras de tráfico faltantes, de las cuatro estaciones de peaje que no reportaron, afectan el TPDM de enero de 2025, reduciendo su valor real.



Gráfico 20. Tráfico Promedio Diario Mensual – TPDM - Base de datos de panel comparativo (122 estaciones de peaje). Enero de 2025^{Pr}

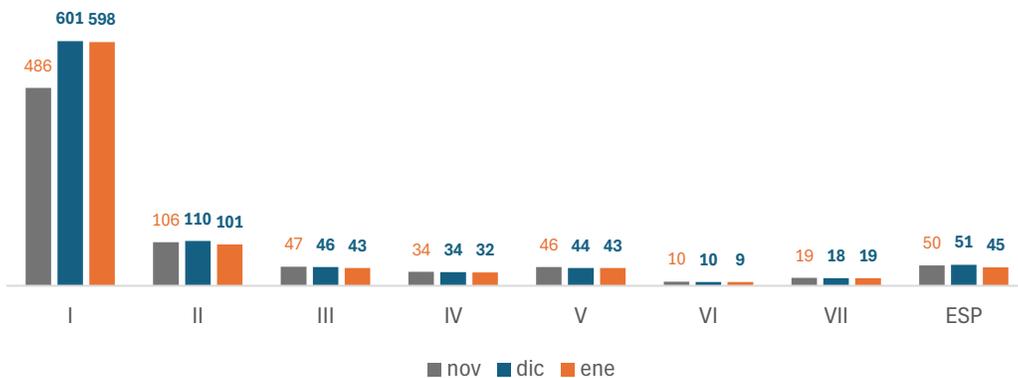


Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares
Miles de vehículos

El gráfico 20 elaborado con la base de datos de panel comparativo, se realiza para eliminar la distorsión del TPDM del mes de enero de 2025 presentada en el gráfico 19.

Se observa que los TPDM de la red vial nacional concesionada para los meses de enero de 2023 y 2024 se acercan más al TPDM de enero de 2025, de tal forma que en enero/2025 el TPDM fue de 892 mil vehículos, frente a los 895 mil vehículos de enero/2024 y los 862 mil vehículos de enero/2023.

Gráfico 21. Tráfico Promedio Diario Mensual – TPDM - por categorías - Base de datos de panel comparativo (122 estaciones de peaje). Enero de 2025^{Pr}



Fuente: ANI-OETR. Pr: cifras preliminares. Miles de vehículos



El gráfico 21 muestra la distribución del TPDM por categorías vehiculares, comparando los meses de noviembre y diciembre de 2024 y enero de 2025.

12. Contexto, Novedades del período y Resumen Notas explicativas de las variaciones, faltantes y otras novedades presentadas en la serie histórica de datos de tráfico, tarifas y recaudo

Contexto Tarifario:

El Decreto No. 050 del 15 de enero de 2023 implementó el no incremento de tarifas de peaje para el año 2023, para las estaciones de peaje a cargo de la ANI y del INVIAS. El mismo Decreto, en su artículo quinto, señaló que el INVIAS y la ANI "(...) *deberán diseñar y aplicar los mecanismos necesarios que permitan el restablecimiento de la tarifa a más tardar el 31 de diciembre del año 2024, con el propósito de normalizar el esquema tarifario estimado para ese momento. (...)*". Pese a que se realizaron algunos incrementos tarifarios en el año 2024, quedó pendiente cumplir con la totalidad del incremento necesario para normalizar el esquema tarifario a 31 de diciembre de 2024. Los actos administrativos que a continuación se enuncian, buscan que, de manera gradual, se restablezca el esquema de incrementos tarifarios que se venía aplicando antes del Decreto No. 050, esto es, incrementos de las tarifas de peaje a partir del 16 de enero de cada año teniendo en cuenta el IPC decretado por el DANE para el año inmediatamente anterior y los incrementos de las tarifas de peaje definidos en los contratos de concesión de cada proyecto carretero.

Es así como, la Resolución No. 20243040001125 del 15 de enero de 2024 estableció incrementar con el IPC del año 2022 (13,12%) las tarifas de todas las estaciones de peaje de la ANI, aplicable a partir del 16 de enero de 2024. Así mismo, la Resolución No. 20243040001135 del 15 de enero de 2024 incrementó el valor destinado para el Fondo de Seguridad Vial (FOSEVI) por cada vehículo que cancele la tasa de peaje a \$500, aplicable desde el 16 de enero de 2024, incrementando a las tarifas de cada estación de peaje la diferencia resultante entre el valor de \$500 y el valor del FOSEVI vigente anterior, que para el caso de la ANI variaba entre \$200 y \$300.

Posteriormente, el 31 de julio de 2024 se expidió la Resolución No. 20243040035675, la cual determina un incremento tarifario general, a partir del 1 de agosto de 2024, correspondiente al 50% del IPC del año 2023 (9,28%), es decir, 4,64% de incremento a las tarifas de peaje de los vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones a cargo del INVIAS y de la ANI. El componente FOSEVI que se percibe por cada vehículo que paga la tasa de peaje en las estaciones de peaje continuará rigiéndose de conformidad con el valor y las condiciones de incremento fijadas en la Resolución No. 20243040001135 del 15 de enero de 2024.

Para continuar con la normalización del esquema de incrementos tarifarios de peajes afectado por el Decreto No. 050 del 15 de enero de 2023, el 31 de diciembre de 2024 se expidió la Resolución No. 20243040065055, la cual "(...) *consideró la gradualidad de la aplicación del porcentaje restante del IPC 2023 en dos momentos, el primero en el mes de enero de 2025, y el segundo el 1 de abril de 2025, con el propósito de adoptar una transición de los costos*



de las tarifas de los peajes, minimizando el impacto inmediato sobre los usuarios (...)". Es así como resuelve:

- En su artículo 1° incrementar, a partir del 1 de enero de 2025, el 60% del valor pendiente por normalizar, correspondiente al 50% del IPC registrado en el año 2023 (4,64%), es decir, un incremento del 2,784% a las tarifas de peaje aplicables a los vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del INVIAS y la ANI.
- En su artículo 2° incrementar las tarifas de peaje fijadas para las estaciones de peaje a cargo de la ANI, a partir del 16 de enero de cada año, teniendo en cuenta el IPC decretado por el DANE para el año inmediatamente anterior. Así, el incremento de las tarifas de peaje a realizar a partir del 16 de enero de 2025 corresponde con el IPC del año 2024, que fue del 5,20%.
- En su artículo 3° incrementar las tarifas de peaje, a partir del 1 de abril de 2025, en el valor del porcentaje restante para completar el 9,28% correspondiente al IPC registrado en el año 2023, es decir, calculando el 40% del 50% restante del IPC del año 2023, que se computa en 1,86% de incremento a las tarifas de peaje a los vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje del INVIAS y de la ANI.
- En su artículo 5° determina que *"En los proyectos de Iniciativa Privada que no requieran desembolso de recursos públicos, se aplicarán el IPC del año 2023 a partir del 1 de enero de 2025, y el incremento del IPC correspondiente al 2024, en las fechas establecidas en sus cláusulas contractuales"*.
- En su artículo 6° resuelve que, el componente FOSEVI que se percibe por cada vehículo que paga la tasa de peaje en las estaciones a cargo del INVIAS y de la ANI continuará rigiéndose de conformidad con el valor y las condiciones de incremento fijadas por la Resolución No. 20243040001135 del 15 de enero de 2024.

Finalmente, el 10 de enero de 2025, se expidió la Resolución No. 20253040000365 *"Por medio de la cual se suspende el incremento contractual de las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio Nacional por algunas estaciones de peajes a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI"*.

Es así como, a partir del 10 de enero de 2025, se suspende el cobro de los incrementos contractuales de la siguiente manera:

- Artículo 1°: suspende el incremento contractual de las tarifas de peaje por seis (6) meses a las estaciones de peaje: Machetá (proyecto Transversal del Sisga), El Placer (proyecto Rumichaca – Pasto), El Carmen (proyecto Puerta de Hierro - Palmar de Varela y Carreto - Cruz del Viso), Aburrá (proyecto Autopista al Mar 1) y Cisneros (proyecto IP - Vías del Nus).
- Artículo 2°: suspende el incremento contractual de las tarifas de peaje por cuatro (4) meses a las estaciones de peaje: Fusca, Andes y Unisabana que sirven de fuente de financiación de los proyectos IP - Accesos Norte a Bogotá e IP - Accesos Norte a Bogotá Fase II, este último no tiene contemplada la instalación de estaciones de peaje.

Novedades del período:

Las novedades más relevantes por proyecto de concesión y estación de peaje registradas durante el mes de enero de 2025 son:



- **Proyecto Autopista al Mar 2, estación de peaje Cirilo:** no registra recaudo debido a que sus instalaciones continúan afectadas por una situación de orden público. En esta estación de peaje se realizó recaudo hasta el mes de septiembre de 2021. A la fecha de corte del presente informe, no se ha reiniciado el cobro de peaje. No obstante, los vehículos que pasan por el peaje se contabilizan según su categoría y se registran en el sub módulo de Tráfico sin Recaudo de ANIscopio desde el mes de septiembre de 2021 hasta la fecha.
- **Proyecto Autopista al Mar 2, estación de conteo Chaparral:** se trata de una estación de conteo que viene registrando tráfico en un solo sentido de circulación vehicular desde el 01/01/2018; en el otro sentido de circulación funciona la estación de conteo Río Grande.
- **Proyecto Autopista al Mar 2, estación de conteo Río Grande:** se trata de una estación de conteo que viene registrando tráfico en un solo sentido de circulación vehicular desde el 05/01/2018; en el otro sentido de circulación funciona la estación de conteo Chaparral.
- **Proyecto Autopista Conexión Pacífico 1, estación de conteo Ancón Sur:** para noviembre/2024 se registró el nuevo ingreso de la estación de conteo Ancón Sur, registrando información de tráfico en ANIscopio en una categoría Única desde el 23/09/2018.
- **Proyecto IP Autopistas del Caribe, corredor de carga Cartagena – Barranquilla, estación de peaje Turbaco:** viene presentando una problemática de tipo social que no ha permitido realizar el recaudo de forma permanente. La situación se inició el 01/12/2021, y después de varias manifestaciones de la comunidad en el sitio, fue necesario levantar las talanqueras y contabilizar los vehículos por categoría manualmente, ya que la comunidad no ha permitido la instalación de equipos electrónicos para el conteo. Por lo anterior, el proceso de validación y conciliación de la información por parte de la interventoría tarda hasta dos meses. Desde septiembre/2023 se realiza recaudo solamente en las categorías III, IV y V.
- **Proyecto IP Autopistas del Caribe, corredor de carga Cartagena – Barranquilla, estación de peaje Arroyo de Piedra:** no tiene construida su infraestructura física. De acuerdo con el contrato de concesión, el peaje debió entrar en operación en octubre de 2022, no obstante, la ANI acordó con el concesionario como fecha máxima de entrada en operación el 14/07/2026. Desde el 13/01/2023 la ANI acordó con el concesionario iniciar su compensación económica. El concesionario instaló un “peaje sombra” que cuenta con equipos tecnológicos para hacer mediciones y video-conteos del tráfico, así mismo, la interventoría instaló sus propias cámaras para hacer las validaciones respectivas.
- **Proyecto Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, estación de peaje Papiros:** presenta una situación de origen social (protestas), por lo cual, su recaudo ha sido intermitente desde el mes de septiembre de 2023. El reporte de tráfico y recaudo del mes de enero de 2025 se encuentra en revisión y se espera poder incluirlo en el informe de difusión de febrero de 2025.



- **Proyecto IP - Malla vial del Meta, estaciones de peaje Iracá, La Libertad y Ocoa:** La Libertad y Ocoa registran novedad desde agosto/2024, Iracá presenta novedad desde septiembre/2024. En todos los casos se viene presentando un conflicto con las comunidades aledañas las cuales se organizaron para no permitir el recaudo de peajes y el conteo de vehículos. La ANI, la interventoría y el Concesionario se encuentran revisando la situación para definir un procedimiento que permita contar con información de tráfico y recaudo veraz. Por lo anterior, los reportes de tráfico y recaudo de septiembre, octubre, noviembre, diciembre de 2024 y enero de 2025, de las tres estaciones de peaje mencionadas, no se incluyeron en la base de datos del presente informe, al igual que los reportes de agosto de 2024 de las estaciones de peaje La Libertad y Ocoa.
- **Proyecto Villavicencio – Yopal, estación de peaje Puente Amarillo:** desde el pasado 2 de agosto de 2024 la operación normal de la estación de peaje se ha visto afectada por el bloqueo realizado por las comunidades aledañas. Los reportes de tráfico y recaudo de los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2024 presentan cifras de tráfico muy por debajo de las normales. La ANI, la interventoría y el concesionario están revisando la situación para poder validar la información. No obstante, se incluyeron las cifras reportadas en los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2024. Las cifras de tráfico de enero de 2025 se encuentran en los rangos históricos normales reportados.

Resumen Notas Explicativas de las variaciones, faltantes y otras novedades presentadas en la serie histórica de datos de tráfico, tarifas y recaudo:

Las notas explicativas se empezaron a incluir en el Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo a partir del mes de octubre de 2024.

El objetivo principal de estas notas es explicar los faltantes y/o las diferencias que se presentan en la información mensual obtenida por la OETR, a través de la comparación de las series históricas/bases de datos de tráfico, tarifas y recaudo del mes en revisión y el mes inmediatamente anterior.

En el archivo "Resumen Mensual por estación de Peaje Tráfico y Recaudo 2014 a ene-2025" se incluyó la hoja de cálculo, numeral 4. Notas Explicativas, la cual presenta dos ejercicios, el primero tiene en cuenta solo la base de datos copiada cerrada de enero de 2025, revisando la completitud de los reportes de tráfico y recaudo de las estaciones de peaje y conteo activas en los últimos 4 meses y aportando las explicaciones del caso; el segundo ejercicio, más dispendioso, revisa toda la serie histórica de datos (entre 01/01/2014 y el último día del mes en revisión) a través de la comparación de la base de datos copiada cerrada del mes en revisión VS la base de datos copiada cerrada del mes inmediatamente anterior.

4.6.1. Completitud y Novedades de los Reportes mensuales de tráfico, tarifas y recaudo por estación de peaje en la base de datos del mes actual en revisión: se puede consultar el detalle de las estaciones de peaje y conteo que faltan por registrar el reporte de tráfico y recaudo en ANIscopio de los últimos 4 meses, junto con las razones que explican cada situación, además de identificar las estaciones de peaje y conteo que ingresan o salen del listado activo de estaciones. A continuación, se presenta el resumen de reportes



de tráfico, tarifas y recaudo faltantes en los últimos 4 meses, a partir de la revisión del Resumen Mensual de enero/2025:

Mes	Número de Reportes de tráfico y recaudo faltantes
ene-25	4
dic-24	3
nov-24	3
oct-24	3

4.6.2. Variaciones y faltantes en las cifras de los reportes de tráfico, tarifas y recaudo detectadas en la serie histórica de datos: comparación bases de datos acopiadas-cerradas de ene/2025 y dic/2024: se puede consultar el detalle de las estaciones de peaje y conteo que tienen faltantes de reportes mensuales de tráfico y recaudo en ANIscopio en toda la serie histórica, es decir, desde el 01/01/2014 hasta el mes anterior al de reporte (diciembre de 2024), se presentan las explicaciones de cada caso. También se incluyeron notas explicativas de los proyectos de concesión que finalizaron, indicando la situación actual de las estaciones de peaje que hacían parte del proyecto.

A continuación, se presenta el resumen del total de reportes mensuales de tráfico, tarifas y recaudo faltantes, que presentan variaciones y que han sido completados en el mes de enero de 2025, en toda la serie histórica:

Resumen Serie Histórica de Datos	
Total reportes mensuales de tráfico, tarifas y recaudo faltantes en la serie histórica comprendida entre el 01/01/2014 y el 31/12/2024:	19
Total reportes mensuales de tráfico, tarifas y recaudo con variaciones en la serie histórica comprendida entre el 01/01/2014 y el 31/12/2024:	2
Total reportes mensuales de tráfico, tarifas y recaudo completados en la serie histórica comprendida entre el 01/01/2014 y el 31/12/2024:	112

Es relevante mencionar que, gracias a los ejercicios y herramientas aplicadas de seguimiento, control y evaluación a la fase de acopio de la OETR, comparando los valores del Resumen de la Serie Histórica de Datos arriba presentados con los correspondientes del Informe de Difusión del mes de diciembre de 2024, se logró una disminución importante en el total de reportes mensuales de tráfico, tarifas y recaudo faltantes en la serie histórica, que corresponde con un incremento llamativo en el total de reportes mensuales de tráfico, tarifas y recaudo completados en la serie histórica comprendida entre el 01/01/2014 y el 31/12/2024. A continuación, se presenta el comparativo:

Comparativo Indicadores: Resumen Serie Histórica 30/11/2024 VS Resumen Serie Histórica 31/12/2024			
Indicador	Informe Difusión serie histórica 01/01/2014 a 30/11/2024	Informe Difusión serie histórica 01/01/2014 a 30/11/2024	Diferencia: disminuye (-), incrementa (+)
Total reportes mensuales de tráfico, tarifas y recaudo faltantes:	121	19	-102



Total reportes mensuales de tráfico, tarifas y recaudo con variaciones:	4	2	-2
Total reportes mensuales de tráfico, tarifas y recaudo completados:	84	112	28

Glosario

Los conceptos que a continuación se presentan provienen de las definiciones de la ingeniería de vías y transporte, de la normatividad vigente para el transporte de carreteras y de las definiciones contenidas en los contratos de concesión de la ANI.

Respecto al lenguaje del ámbito estadístico, se aplican los términos y las definiciones utilizadas en la NTC PE 1000:2020 en su capítulo 3. TÉRMINOS Y DEFINICIONES.

Aforo: Conteo de los vehículos que pasan por un punto determinado (sección de control) de una carretera en ambos sentidos de circulación.

El aforo se lleva a cabo con la ayuda de dispositivos electrónicos y cámaras de video.

ANIscoPIO: Es el sistema de información de los proyectos de infraestructura de transporte concesionada de la Agencia Nacional de Infraestructura. Es un portal Web con la URL <https://aniscopio.ani.gov.co/>. Esta plataforma tiene como objetivo la administración, análisis y consulta de la información relacionada con todos los proyectos a cargo de la Entidad en sus diferentes modos: aeroportuario, portuario/marítimo, fluvial, férreo y carretero. ANIscoPIO es además un Sistema de Información Geográfica (SIG) con geo visores que permiten consultar: las concesiones de la ANI, las estaciones de peaje, de pesaje, los dispositivos de los sistemas inteligentes de transporte (ITS) y otras temáticas como la gestión predial, las compensaciones ambientales, el tráfico de las carreteras en tiempo real con la aplicación Waze, entre otros.

Categoría vehicular: Es la designación que se otorga a los vehículos automotores que transitan por las carreteras de Colombia para clasificarlos según su tamaño (dimensiones), peso y número de ejes, con la finalidad de asociarles una tarifa de peaje de acuerdo con dichas características. Se parte de la premisa de que el grado de deterioro o desgaste por el uso de un tramo de carretera, se incrementa conforme mayores son las dimensiones, peso y número de ejes de los vehículos que la transitan, por lo tanto, las tarifas deberán incrementarse correspondientemente. las categorías que contempla la ANI actualmente en las estaciones de peaje de los proyectos concesionados son:

Categoría	Tipo de tarifa	Descripción
I	Plena	Automóviles, camperos, camionetas y miniván de dos ejes con eje trasero de una sola llanta
IE	Especial	
II	Plena	Buses pequeños, busetas, microbuses de dos ejes con eje trasero de doble llanta
IIE	Especial	
III	Plena	Camiones y buses pequeños de dos ejes con eje trasero de doble llanta pequeña
IIIE	Especial	
IV	Plena	Camiones y buses grandes de dos ejes con eje trasero de doble llanta grande
IVE	Especial	
V	Plena	Camiones y buses grandes de tres y cuatro ejes con ejes traseros de doble llanta grande
VE	Especial	
VI	Plena	Camiones grandes de cinco ejes con ejes traseros de doble llanta grande



Categoría	Tipo de tarifa	Descripción
VIE	Especial	
VII	Plena	Camiones grandes de carga pesada de seis ejes o más con ejes traseros de doble llanta grande
VIIIE	Especial	
EA	Plena	Eje Adicional: dependiendo de la estación de peaje, se define que los camiones grandes con más de cuatro, cinco o seis ejes, deberán pagar un valor extra por cada eje adicional
EG	Plena	Eje de Grúa: dependiendo de la estación de peaje, se define que los vehículos que presten el servicio de grúa cancelarán un valor extra por cada eje del vehículo remolcado que haga contacto con el pavimento
ER	Plena	Eje adicional remolque: dependiendo de la estación de peaje, se define que los vehículos de carga que acarreen remolques pagarán un valor adicional por cada eje del remolque
EC	Plena	Eje cañero: dependiendo de la estación de peaje, se define que los vehículos que remolcan vagones deberán pagar un valor extra por cada eje del vagón o vagones (el término cañero proviene del uso de vagones para transportar caña de azúcar)

Categoría vehicular tablero: Listado de las categorías vehiculares y sus tarifas de peaje correspondientes, contenido en los tableros informativos ubicados en cada estación de peaje por cada sentido de circulación, de acuerdo con las categorías y tarifas establecidas contractualmente en cada proyecto de concesión y aprobadas por el Ministerio de Transporte.

Estaciones de conteo o aforo ("peajes sombra"): Son los equipos y dispositivos electrónicos de conteo de vehículos por categoría, que se instalan en una sección de control de la carretera concesionada.

Estaciones de peaje: Son las instalaciones existentes y/o por instalar o reubicar para el recaudo de los peajes y respecto de las cuales el concesionario deberá cumplir las obligaciones pactadas en el contrato de concesión. Están compuestas por casetas de peaje, edificios, equipos, dispositivos electrónicos, señalización y accesorios.

Peaje: Es la tasa por el uso de la infraestructura que cada usuario del proyecto debe pagar de acuerdo con la tarifa correspondiente a su categoría vehicular en cada una de las estaciones de peaje de acuerdo con la Resolución de peaje vigente, sin incluir los valores por contribución al Fondo de Seguridad Vial, ni ninguna otra sobretasa o contribución similar que tenga destinación diferente al Proyecto.

Proyecto: Es el conjunto compuesto, entre otras, por todas las actividades, servicios, bienes, obligaciones y derechos necesarios para la ejecución del contrato de concesión.

Recaudo de Peaje: Corresponde al resultado de multiplicar el tráfico efectivo de las estaciones de peaje por la tarifa de cada categoría vehicular para un período determinado, neto del impuesto al valor agregado, de los valores por contribución al Fondo de Seguridad Vial, de otra sobretasa o similar, que tenga destinación diferente al proyecto o de otros tributos de orden nacional, departamental o municipal que llegaren a imponerse sobre dicho recaudo con posterioridad a la fecha de presentación de la Oferta. El tráfico por categoría vehicular será verificado por el interventor del proyecto.

El conteo de los vehículos por categoría de usuarios evasores se incluye en el Recaudo de peaje.

Tarifa de peaje: Las tarifas son producto de los estudios de tráfico que se llevan a cabo en la estructuración de cada contrato de concesión, utilizadas para determinar los ingresos dentro del modelo financiero. Las tasas de peaje son diferenciales, se fijan en proporción a las distancias recorridas, características de los vehículos y los costos de operación incurridos.

Tarifa vigente: Es la tarifa de peaje que se esté cobrando efectivamente en un momento dado de la ejecución del proyecto, en cada una de las casetas de peaje. La tarifa vigente deberá coincidir siempre



con la tarifa contractual salvo cuando el concesionario o el Ministerio de Transporte, de conformidad con lo establecido en el contrato de concesión, modifiquen la tarifa vigente respecto de la tarifa contractual.

Tráfico Promedio Diario (TPD): Es el número total de vehículos que pasan durante un periodo dado (en días completos) igual o menor a un año y mayor que un día, dividido entre el número de días del periodo.

Tráfico Promedio Diario (TPDM): Es el número total de vehículos que se aforan durante el mes de referencia (en días completos), dividido entre el número de días calendario del mes de referencia:

$$TPDM = \text{Tráfico total mensual} / \text{número de días del mes de referencia}$$

Elaboró

Julián Alberto Manrique Agudelo
Gestor T1-07 - GIT de Planeación

Giovanni Buitrago Hoyos
Especialista - GIT Planeación

Revisó y aprobó

Adriana Bareño Rojas
Coordinadora GIT de Planeación